

MOBILITAT

L'Èrica serà el bus del futur?

Comença la gira d'aquest vehicle autònom que pot aportar millores de sostenibilitat i accessibilitat

TONI VALL
SANT CUGAT DEL VALLÈS

L'Èrica està aparcat just al davant de l'Ajuntament de Sant Cugat. Espera que s'iniciï l'acte de presentació de la gira catalana d'aquest bus autònom, o sigui, sense conductor. La primera parada del *tour* és Sant Cugat –del 7 a l'11 d'aquest mes– i després passarà per Terrassa, Sabadell, Girona, el Vendrell, Reus, Martorell i Vic. La Generalitat i l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU) són els responsables de la iniciativa. Per què es diu Èrica? Són les inicials d'*elèctric, revolucionari, intel·ligent, compartit i amable*.

La rambla del Celler és el carrer escollit per mostrar, a tothom que desitgi pujar-hi, les potencialitats d'aquest transport pensat per incidir en la millora de la sostenibilitat i l'accessibilitat i la possibilitat de fer rutes urbanes més flexibles i personalitzades.

La majoria dels assistents a l'acte són polítics –regidors de Sant Cugat i el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet– i tècnics de l'Ajuntament. No es detec-

ta gaire presència ciutadana. Hi és la Maite, que viu a prop i li fa gràcia pujar al nou bus. És una fanàtica de la tecnologia i de la innovació. La Roser té més reserves, no se'n refia gaire de la tecnologia sense persones. “Jo no hi pujaria”, diu una àvia al seu fill i els seus dos nets. El fill és més descriptiu: “Sembla un clauer, no trobes?”

Trajectes a demanda

Durant el breu trajecte de prova i a una velocitat de 18 km/h resulta molt útil conversar amb José Triano, cap d'operacions de Transdev, empresa francesa de sistemes de transport autònom, capaç d'explicar molt gràficament les especificitats de l'Èrica. La gran aportació d'aquest sistema de transport és la capacitat d'oferir trajectes a demanda i porta a porta: l'usuari, a través d'una aplicació mòbil, podria sol·licitar transport compartit amb altres usuaris. Per aquest motiu, la capacitat del bus és petita: sis viatgers asseguts i sis de drets. L'usuari que hagués de fer el trajecte més llarg en cap cas hauria de rebre una penalització superior als dos minuts per l'efecte de les parades sol·licitades pels seus com-



L'Èrica ahir a la tarda durant el primer trajecte de prova, a Sant Cugat.

CRISTINA CALDERER

panys de viatge. Així doncs, l'Èrica està pensat per no tenir ni línia fixa, ni horari fix, ni parades fixes.

Pel que fa a la seguretat, Triano concreta que ara mateix el servei està en un estadi similar al del principi dels ascensors, o sigui, amb acompanyant. Quan estigui més perfeccionat, el simple tancament de les portes implicarà la posada en moviment del vehicle. Un sistema de

sensors i GPS vetlla pel correcte funcionament, que passa, esclar, per evitar col·lisions i ensurts.

El president de l'AMTU, Jordi Xena, destaca que l'arribada de l'Èrica a Catalunya és “històrica”: “Encara hi ha alguns interrogants pel que fa al funcionament i la seguretat, per tant, pel que fa a la viabilitat, però el 2020 ja podríem veure els primers vehicles autònoms a les nostres ciutats”. Així mateix destaca que, després dels Estats Units i Austràlia, Catalunya és el tercer país del món que fa aquesta mena de proves. I fa una aportació una mica menys precisa en interrogar-se que passaria amb els conductors. Farien altres funcions, assegura, però no precisa gaire quines.

L'alcalde de Sant Cugat, Carmela Fortuny, emmarca les proves de l'Èrica dins la dinàmica empresa pel municipi en el terreny de les “ciutats amables”, o sigui, més pensades per a les persones que no pas per als vehicles privats. El conseller Calvet defensa la millora de la qualitat de vida que ha de suposar incidir en la mobilitat sostenible i el transport amb energies netes: “Avancem cap a aquest futur de manera accelerada”.